BDB REPORT

IN DIESEM HEFT:

51. Mitgliederversammlung BDB-Gremien tagten in Moers

Forderungspapier des BDB 14 Maßnahmen zur Stärkung des Gewerbes

Neues Förderprogramm des BMVI

131 Mio. Euro für die Modernisierung der Flotte

Kennzahlen zur Branche 188 Mio. t Güter im Jahr 2020

Bericht der "AG Verlagerung" Empfehlungen für mehr Schwergut auf dem Wasser



Motorenaustauschprogramm ergänzt die neue Flottenmodernisierung

2

→ BDB-Geschäftsführer Iens Schwanen

Editorial

zum Ende der Wahlperiode hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer geliefert: Das neue Flottenmodernisierungsprogramm ist im Juli in Kraft getreten, nachdem die EU-Kommission endlich die Zustimmung zu dieser wichtigen Maßnahme erteilt hat. Und im September hat das BMVI noch einmal nachgelegt: Das Programm zur gezielten Förderung emissionsärmerer Dieselmotoren schließt die Förderlücke, die durch die zähen, über 12 Monate dauernden Verhandlungen zwischen Berlin und Brüssel entstanden ist. Der BDB hat sich im Verbund mit weiteren Verbänden vehement dafür eingesetzt, dass rein dieselverbrennende Motoren auch zukünftig förderfähig sein müssen: Die Unternehmer sind zwar gerne bereit, in innovative Antriebe und in mit alternativen Kraftstoffen betriebene Motoren zu investieren. Insbesondere in der Großschifffahrt ist das Gewerbe aber noch so lange auf den Dieselmotor angewiesen, bis leistungsstarke und bezahlbare Antriebsalternativen in Serienreife am Markt verfügbar sind und die entsprechende Versorgungsinfrastruktur europaweit gegeben ist. Deshalb freut es, dass das Ministerium diese Hinweise mit dem neuen Förderprogramm aufgreift. Es unterstützt damit die klein- und mittelständisch strukturierten Unternehmen auf ihrem

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Weg zu mehr Nachhaltigkeit und leistet zugleich einen sinnvollen Beitrag für weniger Luftschadstoffe und für mehr Umweltschutz.

Sehr eigene Vorstellungen für emissionsfreie Binnenschiffe entwickelt zurzeit die EU-Kommission. Dazu gehört u.a. die Einführung einer Gasölsteuer, denn fossile Brennstoffe sollen so schnell wie möglich zurückgedrängt werden, um die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens zu erreichen. Hier muss darauf geachtet werden, dass das Prinzip von "Fördern und Fordern" in einem ausgewogenen Verhältnis bleibt: Schifffahrt nur noch dann als nachhaltig zu klassifizieren und entsprechende Zuschüsse zur Flottenmodernisierung nur noch dann zu genehmigen, wenn am Schiffsschornstein keinerlei CO₂-Emissionen mehr zu messen sind, schießt deutlich über das Ziel hinaus. Der BDB baut auf die Unterstützung der neuen Bundesregierung, mit einem ausgewogenen Fahrplan – gerne wieder in Form eines Masterplans Binnenschifffahrt - Hilfestellungen für eine noch nachhaltigere Binnenschifffahrt zu gewähren. Einen entsprechenden Forderungskatalog hat der BDB bereits vorgelegt. Mehr hierzu lesen Sie in diesem Heft.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!



Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) Präsident: Martin Staats Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Geschäftsführer Jens Schwanen

Anschrift:

Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 8 00 06 50, Fax 02 03 / 8 00 06 65
InfoBDB@Binnenschiff.de · www.binnenschiff.de

Layout und Satz:

BUSCH-STUDIO · www.busch-studio.de

Druck:

Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

Der **Report** ist zum Postzeitungsdienst zugelassen und hat das Vertriebskennzeichen K 122 88. Der Bezug ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.









04 51. Ordentliche Mitgliederversammlung

BDB-Gremiensitzungen in Moers

06 Appell an nächste Bundesregierung

14 erforderliche Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt

09 EU plant Mindeststeuer für Schiffsdiesel

Europas Ideen zur Reduktion von CO,

13 Neue Förderrichtlinie in Kraft

131 Mio. Euro für die Modernisierung der Flotte

15 Förderung von emissionsarmen Dieselmotoren

Sinnvolle Ergänzung zur Flottenmodernisierung

17 Aus dem Bereich ADN/Gefahrgut

Sitzung des UNECE-ADN Sicherheitsausschusses

18 Zahlen zur Lage der Branche

BAG veröffentlicht Jahresbericht 2020

20 Abschlussbericht der "AG Verlagerung"

10 Mio. Euro für die Verlagerung von Schwerguttransporten

22 CDNI Entgasungsvorschriften

Baldige Genehmigung für "Leuchtturm-Projekt" erwartet

24 Kurz gemeldet



MITGLIEDERVERSAMMLUNG

51. Ordentliche Mitgliederversammlung

Gremien des BDB tagten in Moers

Der BDB führte am 8. September 2021 seine jährliche Ordentliche Mitgliederversammlung sowie seine Sitzung des Vorstands im Hotel "Van der Valk" in Moers durch. Erstmals seit Herbst 2020 fand somit wieder eine größere Sitzung des Verbandes in Präsenz statt, wobei die Einhaltung der sog. "3G-Regelung" sowie ein ausreichender Abstand im Tagungssaal des Hotels beachtet wurden.

Umfassender Rechenschaftsbericht über Arbeit des BDB

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gab einen Überblick über die Verbandsarbeit der letzten 12 Monate und stellte dabei besonders die aktuellen Themen der Verkehrs- und Gewerbepolitik in den Fokus. Er berichtete über die konsequente Umsetzung des 2018 vorgestellten "Masterplans Binnenschifffahrt", der auf Initiative des BDB zustande kam und auch von der neuen Bundesregierung fortgeschrieben werden sollte. Als großer Erfolg im Rahmen dieses Masterplans kann besonders das Inkrafttreten eines komplett neuen, mit 130 Mio. Euro Fördergeldern unterlegten Flottenmodernisierungsprogramms zum 1. Juli 2021 gewertet werden, das attraktive Förderquoten von bis zu 90 % der tatsächlichen Investitionskosten gewährt. Jens Schwanen skizzierte außerdem aktuelle europäische Initiativen zur Dekarbonisierung und Einhaltung der EU-weiten Klimaziele, u.a. das sog. "Fit-for-55-Paket".

Im Anschluss stellten die BDB-Referenten und Referentinnen Fabian Spieß (Fahrgastschifffahrt, Details zur neuen Flottenförderung, Statistik und Übergangsbestimmungen), Elena Siebrecht ("Aktionsplan Niedrigwasser Rhein", Aktuelles aus den Bereichen ADN und CDNI) und Gerit Fietze (Entwicklungen zur Neuordnung der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt, Tarifangelegenheiten, Besatzungsvorschriften) aktuelle Entwicklungen in ihren jeweiligen Fachbereichen vor. Außerdem informierte Schulschiff-Leiter Volker Müßig über die Entwicklungen der Ausund Weiterbildungslehrgänge an Bord der Einrichtung.

Auf Antrag von Dr. Wolfgang Hönemann (Repräsentant des Hafens Rotterdam) führte die Mitgliederversammlung die Entlastung von Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung einstimmig herbei. Außerdem wurde der Haushaltsplan für das Jahr 2022 einstimmig genehmigt.

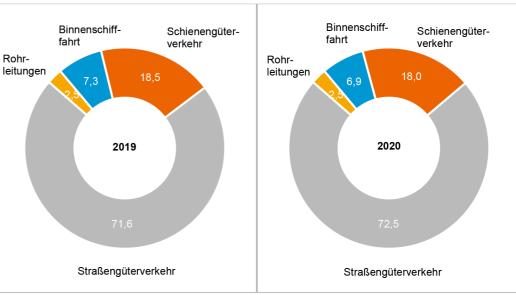
Dank an Volker Seefeldt

BDB-Vizepräsident Volker Seefeldt (HTAG) hat sein Amt als Vorstandssprecher der HTAG Häfen und Transport AG zum 30. September 2021 abgegeben und ist damit aus dem aktiven Dienst ausgeschieden. In diesem Zusammenhang legte er auch seine Ehrenämter im BDB nieder. BDB-Präsident Martin Staats dankte Herrn Seefeldt im Namen des gesamten Verbandes für das jahrelange außerordentliche Engagement für den BDB und das Gewerbe und verabschiedete ihn in den wohlverdienten Ruhestand. Volker Seefeldt hat seinen beruflichen Werdegang mit einer Ausbildung bei der Stinnes Reederei in Duisburg begonnen, der er bis 1991 treu blieb. Von dort aus wechselte der studierte Betriebswirt (VWA) zur HTAG, vormals Harpen Transport AG, bei der er in verschiedenen Positionen tätig war. Die letzten 21 Jahre stand Volker Seefeldt zunächst als Vorstandsmitglied und seit 2011 als Sprecher des HTAG-Vorstandes an der Spitze des Unternehmens. Im BDB war Herr Seefeldt seit 2008 Mitglied im Vorstand und seit der im Jahr 2013 vollzogenen Fusion des BDB mit dem AdB, dessen Präsident er war, auch Vizepräsident.



Staats (1.) dankte BDB-Vizepräsident Volker Seefeldt für sein langjähriges Engagement im Verband





Quelle: BAG Marktbeobachtung

← BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen informierte in seinem Rechenschaftsbericht u.a. über die Marktlage des Gewerbes

FORDERUNGEN AN DIE BUNDESREGIERUNG

Appell des BDB an die zukünftige Bundesregierung:

Unterstützung beim Flottenneubau

und verstärkter Ausbau der Wasserstraßen

Um bis zu 25 % soll der Gütertransport auf dem Wasser bis 2030 nach dem Willen der EU-Kommission steigen. Der Anteil der Binnenschifffahrt am modal split soll auf 12 % anwachsen.

ugleich sollen Treibhausgase und Schadstoffe in der Binnenschifffahrt bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 reduziert werden. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn die entsprechenden politischen Rahmenbedingungen stimmen. Mit der neuen Bundesregierung werden die Karten für die zukünftige Schifffahrtspolitik neu gemischt. Der BDB hat deshalb die Eckpunkte für eine effektive Stärkung der Güter- und Fahrgastschifffahrt in der 20. Wahlperiode benannt. 14 erforderliche Maßnahmen werden in den vier Kapiteln "Infrastruktur", "Flottenmodernisierung und Erneuerung", "Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verbesserung des modal split" und "Bekämpfung des Fachkräftemangels" beschrieben. Die Unterlage fließt bereits in die politische Arbeit des Verbandes in Berlin ein und kann auf der Verbandswebsite im Detail nachgelesen werden.

Die Idee des BDB, die Maßnahmen zur Stärkung der Güter- und Fahrgastschifffahrt auf Regierungsebene in einem "Masterplan Binnenschifffahrt" zu bündeln, hat in den vergangenen vier Jahren gut funktioniert, nachdem dieser Gedanke im März 2018 im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD aufgenommen und sehr schnell in die Tat umgesetzt wurde. Der BDB plädiert dafür, die Maßnahmen erneut in einem solchen Plan zu bündeln: Er ist ein effektives Tool, um gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium und weiteren Organisationen ein gut aufeinander abgestimmtes Handlungspaket für mehr Güter auf dem Wasser und für eine nachhaltigere Entwicklung der Binnenschifffahrt zu schnüren.

Bisherige Meilensteine waren u.a. das neue Förderprogramm zur Modernisierung der Flotte, das Dieselmotorenförderprogramm, die Weiterentwicklung der Aus- und Fortbildungsbeihilfen, die eingeleiteten Maßnahmen zur Digitalisierung und die Förderung von Landstrom. Namentlich das Programm zur Flottenmodernisierung und das Dieselmotoren-Austauschprogramm setzen wichtige Impulse für eine noch nachhaltigere Binnenschifffahrt mit weiter reduzierten Emissionen. Als strategisch



nachteilig erweist sich jedoch, dass die Maßnahmen sich in erster Linie an die heute bestehende Schiffsflotte richten. Was fehlt, ist ein Neubauprogramm, das es dem klein- und mittelständisch strukturierten Gewerbe ermöglicht, auch mit bescheidenem Eigenkapital den Bau eines neuen Schiffes in Auftrag zu geben, zumal es manchmal wenig sinnvoll ist, Schiffe mit einem geringen sechsstelligen Restwert umfangreich zu modernisieren. Bei einem Neubau können zeitgemäße Ausrüstungen ebenso realisiert werden wie Innovationen im Schiffbau und die Ausstattung mit alternativen Elektro- oder Wasserstoffantrieben. Gemeinsam mit dem Schifffahrtsgewerbe sollte kurzfristig ein Flottenneubauprogramm ausgearbeitet werden, das der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Gewerbes ausreichend Rechnung trägt.

Der Katalog des BDB beinhaltet auch Maßnahmen, die bereits im derzeit laufenden Masterplan enthalten, jedoch noch nicht abgeschlossen sind. Beispielhaft seien die Pilotprojekte der "AG Schwergut" genannt, um verstärkt schweres und großvolumiges Gut auf das Wasser zu verlagern. Der Bund wird im Rahmen des "Sofortprogramms Kli↑ Die Ertüchtigung der Wasserstraßeninfrastruktur bleibt eine Kernforderung des Verbandes

« Der Masterplan Binnenschifffahrt muss punktuell fortgeschrieben werden! »

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

maschutz 2022" 10 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung stellen, um entsprechende Projekte zu erproben. Die "44-Tonnen-Regelung" für Vor- und Nachlaufverkehre im Massenguttransport steckt immer noch in der Prüfung. Gleiches gilt für die Untersuchung des Bedarfes von kleineren Schiffen zur Erschließung neuer Märkte bzw. konstruktiv optimierten Schiffen, die bei Niedrigwasser länger in Fahrt bleiben können.

FORDERUNGEN AN DIE BUNDESREGIERUNG



↑ Der BDB hat seine Forderungen an die nächste Regierung formuliert

Das größte Problem der Schifffahrt ist nach wie vor die baufällige Wasserstraßeninfrastruktur, die massiv überaltert ist: Trotz aller Mahnungen und Appelle in Richtung Politik und Verwaltung sind hier kaum Fortschritte erkennbar. Ungeplante Sperrungen, z.B. wegen defekter Schleusentore, erfolgen mittlerweile im Tagesturnus. Sie sind Gift für die Wirtschaft und auf ein unvermeidbares Mindestmaß zu reduzieren. Flüsse und Kanäle müssen zügig erhalten und ausgebaut werden, um weitere Gütermengen aufnehmen und diese planbar und verlässlich transportieren zu können. Da die Wasserstraßen sich im Eigentum des Bundes befinden, sollte der Werterhalt ein selbstverständliches Anliegen der Regierung sein und deshalb hier ein klarer Investitionsschwerpunkt liegen. Benötigt werden rund 1,6 Mrd. Euro p.a., davon 1,3 Mrd. Euro für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle. Damit das Geld verbaut

werden kann, muss der Bund Personalstellen schaffen: Es fehlen immer noch mehrere hundert Ingenieure in der Verwaltung, um die anfallenden Aufgaben zeitnah zu bewältigen.

Der BDB wirbt also dafür, dass der 2018 eingeschlagene Weg des partnerschaftlichen Masterplanprozesses von der neuen Bundesregierung weiterverfolgt wird. Es besteht kein Zweifel, dass Bund und Privatwirtschaft gemeinsam viel erreichen können, um das System Wasserstraße insgesamt leistungsfähiger und für die verladende Wirtschaft attraktiver zu gestalten. So kann es gelingen, auf der einen Seite die Verlagerungspotenziale für mehr Gütertransport auf dem Wasser zu realisieren und auf der anderen Seite die Erwartungen an das Gewerbe, deutlich mehr in die nachhaltige Entwicklung der Flotte zu investieren, mit den hierfür notwendigen Beihilfen zu flankieren.

EU-Kommission plant Mindeststeuer für Schiffstreibstoff

Europas Ideen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen

Im **Report** Nr. 1/2021 hat der BDB die Bemühungen der EU-Kommission für "zero emission" in der Binnenschifffahrt beschrieben. Inzwischen konkretisiert sich das beabsichtigte Vorgehen, nachdem die EU-Kommission Mitte Juli 2021 ihr "Fit-for-55"-Gesetzespaket vorgestellt hat.

it for 55" beinhaltet u.a. auch die angekündigte Mindestbesteuerung des in der Schifffahrt verwendeten Gasöls. Der von der Kommission vorgeschlagene Mindeststeuersatz von "0,90 Euro pro Gigajoule" entspricht umgerechnet einem Betrag von 0,04 Euro pro Liter und darf von den Mitgliedsstaaten nicht unterschritten werden. Alternative Kraftstoffe sollen für einen Zeitraum von zehn Jahren hingegen einen Steuersatz von null Euro genießen. Die Kommission verfolgt damit konsequent das Ziel, die aus ihrer Sicht umweltschädlichen Subventionen abzubauen. Zugleich etabliert sie über das Steuerrecht ein Bonus-Malus-System, um den Markt für alternative Treibstoffe attraktiver zu gestalten.

Was sich mit "4 Cent pro Liter" zunächst recht harmlos anhört, summiert sich aufgrund der Größe der Schiffe, der langlaufenden Verkehre und der damit einhergehenden Kraftstoffverbräuche zu durchaus beachtlichen Mehrkosten.

Diese können in der Großschifffahrt auf dem Rhein allein bei einer Fahrt von den Westhäfen nach Österreich bereits rund 1.000 Euro betragen. Ob und in welcher Höhe solche Zusatzkosten an die Kundschaft weitergereicht werden können, ist vor dem Hintergrund des intermodalen und intramodalen Wettbewerbs fraglich. Im "Fit for 55"-Paket sind keine Ausführungen zu den wirtschaftlichen Konsequenzen einer solchen Steuereinführung zu finden, und es ist auch sonst nicht zu erkennen, dass die EU-Kommission sich mit den verkehrspolitischen Auswirkungen einer solchen neuen Energiesteuer vertieft beschäftigt hat. Hinter vorgehaltener Hand wird in Brüssel berichtet, dass diese Maßnahme einen heftigen Streit in der Kommission ausgelöst hat. Die Generaldirektion Verkehr konnte sich dabei gegen die Umwelt- und Finanzressorts nicht durchsetzen; sie sieht insbesondere die Verlagerungsziele auf die Wasserstraße, wie sie im Strategiepapier angekündigt wurden (siehe Report Nr. 1/2021), massiv gefährdet.

GASÖLSTEUER

GASÖLSTEUER 11



↑ Die Abgabenfreiheit von in der Rheinschifffahrt verwendetem Gasöl stellt seit Jahrzehnten ein Grundprinzip der ZKR dar

In formaler Hinsicht stellt sich die Frage, wie sich diese neue, von den EU-Mitgliedsstaaten verpflichtend einzuführende Steuer mit der Steuerfreiheit verträgt, die in der Mannheimer Akte der ZKR und dem 1952 zusätzlich geschlossenen Abkommen verankert wurde. Gemäß diesem Abkommen erheben die Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich und die Schweiz auf Gasöl, das von Schiffen auf dem Rhein verwendet wird, keine Zölle oder sonstige Abgaben. Das Bestreben der Kommission, die hier eine Alleinzuständigkeit proklamiert, stellt erneut einen Angriff auf die seit Jahrzehnten bestehenden Grundprinzipien der ZKR und damit der Rheinschifffahrt dar. Für das Schifffahrtsgewerbe wird es darauf ankommen, wie sich die Bundesregierung und die anderen Vertragsstaaten des Abkommens zu dieser Thematik in Brüssel positionieren. Den bisherigen Üblichkeiten folgend, sollte auch diese Steuerangelegenheit dem Einstimmigkeitsprinzip im Europäischen Rat unterliegen.

Mit der Gasölsteuer kommt die nationale CO,-Bepreisung

Stimmen die Staaten dem Entwurf der Richtlinie zu, wird es nicht nur zu der o.g. Mindeststeuer von 4 Cent pro Liter Gasöl kommen. Aufgrund der geänderten Rechtsgrundlagen wird die Binnenschifffahrt dann zukünftig auch in den nationalen Emissionshandel einbezogen, von dem sie derzeit noch befreit ist. Das Brennstoffemissionshandelsgesetz stellt insoweit nämlich auf die Steuerpflichtigkeit des in den Verkehr gebrachten Treibstoffs ab. Anfang 2021 wurde erstmals eine Bepreisung für den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid in den Bereichen Wärme und Verkehr eingeführt. Unternehmen, die fossile Energieträger auf den Markt bringen, müssen seit Jahresbeginn entsprechende Emissionszertifikate erwerben. Für Heizöl, Erdgas, Benzin und Diesel wurde vom Gesetzgeber zunächst ein Preis von 25 Euro pro Tonne CO₂ angesetzt, die bei Verbrennung des jeweiligen Heizbzw. Kraftstoffs freigesetzt wird. Laut Bundeszentrale für politische Bildung

bedeutet das aktuell für den Treibstoffpreis eine Erhöhung von acht Cent pro Liter Diesel. Im BEHG ist festgelegt, dass der Zertifikatepreis pro Tonne CO₂ bis zum Jahr 2025 schrittweise auf 55 Euro steigen wird.

Europäische Zielvorgabe: "Zero CO₂ emission"

Auf Kritik stoßen aktuell die Bestrebungen in Brüssel, eine Klassifizierung-Regelung zu schaffen ("Taxonomy"), die Investoren Auskunft darüber geben soll, ob bestimmte Gewerbe- und Industriezweige als nachhaltig zu bewerten sind. Das Ziel dieser Klassifizierung ist anerkennenswert, denn mit dem neuen Katalog an Nachhaltigkeitsdefinitionen soll sog. Greenwashing von de facto wenig nachhaltigen Industrien unterbunden werden. Dieser neuen Taxonomy-Verordnung werden auch für die Binnenschifffahrt grundsätzlich positive Effekte zugesprochen. Allerdings wird in den vorliegenden Entwürfen die Binnenschifffahrt nur dann als nachhaltig erachtet, wenn am Auspuff null Klimagasemissionen gemessen werden ("zero direct (tailpipe) CO₂ emissions"). Binnenschiffe, die dazu bestimmt sind, fossile Brennstoffe wie Benzin, Gas oder Kohle zu transportieren, werden grundsätzlich als "nicht nachhaltig" gewertet.

Es gibt ein ganzes Bündel an Argumenten gegen diese praxisferne Regelung, die etwa im Bereich der Schiffsantriebe die weitere technologische Entwicklung auf Elektrik, Wasserstoff und Ammoniak reduziert. Dass selbst kleinere Maßnahmen wie etwa die Nachrüstung mit Filtern und Katalysatoren oder der diesel-elektrische Antrieb erhebliche Verbesserungen für die Klimabilanz beinhalten, wird von der EU-Kommission in ihrem Leitlinienentwurf schlicht ignoriert. Völlig sinnfrei ist es, die Nachhaltigkeit eines Verkehrsträgers über die Art des transportierten Gutes zu definieren. Alle Bemühungen der Verbände auf nationaler und internationaler Ebene, die Regelungen mit Augenmaß abzumildern, wurden von der EU-Kommission jedoch bisher kategorisch abgelehnt. Schlimmer noch: Die EU-Kommission legt diese lebensfremde Definition eines "sauberen Schiffes" nun auch ihrem Entwurf zur Überarbeitung der Leitlinie für Umweltbeihilfen zu Grunde. Ein sauberes Schiff wird in dem Entwurf für die Zeit ab 2025 legaldefiniert als "ein Binnenschiff für den Personen- oder Güterverkehr, das keine direkten CO₂-Emissionen verursacht". Die Auswirkungen wären nach Inkrafttreten für die Bundesregierung und für das Schifffahrtsgewerbe von größter praktischer Relevanz: Weite Teile des im Juli 2021 in Kraft getretenen deutschen Flottenmodernisierungsprogramms fußen beihilferechtlich auf dieser europäischen Leitlinie für Umweltbeihilfen. Das Programm müsste dem neuen Rechtsrahmen angepasst werden, d.h. Beihilfen für Flottenmodernisierungen dürften dann nur noch für Maßnahmen gewährt werden, wenn am Ende ein "sauberes Schiff", d.h. ein Null-CO₂-Emissionen-Schiff, dabei herauskommt.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, von der EU-Kommission ein praxistaugliches Vorgehen zu fordern, damit die Verbesserung der Klimabilanz in der Schifffahrt nicht zum "Rohrkrepierer" wird.

Ziele korrekt - Vorgehen kritisch

Das Schifffahrtsgewerbe bekennt sich zur Klimapolitik der EU und dem Ziel, dass bis zum Jahr 2050 die Netto-Treibhausgasemissionen auf Null reduziert werden. Deshalb wird das "Fit for 55"-Paket zur beschleunigten Umsetzung des Green Deals im Grundsatz begrüßt. Schließlich spricht die Kommission der besonders umweltschonenden Binnenschifffahrt in ihrer Umsetzungsstrategie besondere Potenziale für eine umfangreiche Güterverkehrsverlagerung zu. Die Unternehmer sind auch bereit, ihren Beitrag zu leisten und in

GASÖLSTEUER



die Flotte und klimafreundlichere Technologien zu investieren. Dies geschieht bereits, etwa durch Schiffsneubauten, den Erwerb neuer Motoren und die Nachrüstung mit Partikelfiltern und Katalysatoren. Alternative Antriebstechniken werden auch in der Binnenschifffahrt zukünftig zum Standard, sobald sie in Serienreife zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügbar sind und die zwingend erforderliche, flächendeckende Versorgungsinfrastruktur in Europa vorhanden ist, da Binnenschiffstransporte durchweg langlaufende Verkehre sind, die regelmäßig über Ländergrenzen hinweg erfolgen.

Solange diese Marktvoraussetzungen aber nicht gegeben sind, sollten die Vorgaben in Europa mit Augenmaß erfolgen. Der von allen gewollte Transformationsprozess muss fair und auch für kleinere Unternehmen leistbar gestaltet werden. Es macht keinen Sinn, die Entwicklung in Richtung eines emissionsfreien Güterverkehrs per Binnenschiff durch Überforderung regelrecht abzuwürgen. Solange emissionsfreie Technologien nicht in Serienreife vorliegen oder nur zu Preisen angeboten werden, die für Kleinstun-

ternehmen unerschwinglich sind, hat die angekündigte Erhöhung der Kosten für Transportdienstleistungen lediglich einen Bestrafungseffekt, ohne dass der erhoffte CO₂-Minderungseffekt im Verkehrssektor eintritt.

Mit der neuen Steuer auf Gasöl entstehen Mehrkosten, die das durchweg klein- und mittelständisch strukturierte Schifffahrtsgewerbe finanziell stark belasten werden, denn Kompensationsmaßnahmen werden im Gegenzug nicht angeboten. Diese Mehrkosten könnten die Möglichkeiten der Unternehmer für sinnvolle Investitionen in Schiff und Maschine beschränken. Gerade die Großindustrie, z.B. im Stahl-, Chemieoder Mineralölsektor, ist aber auf eine finanziell gesunde und leistungsfähige Binnenschifffahrt angewiesen. Zusatzkosten bergen zudem das Risiko, dass die Schifffahrt hierdurch ihre Konkurrenzfähigkeit im intermodalen Wettbewerb verliert. Damit stehen die steuerpolitischen Maßnahmen im direkten Widerspruch zum ausdrücklich erklärten verkehrspolitischen Ziel einer stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs auf das Wasser. Es besteht dringender Gesprächsbedarf.

Neue Förderrichtlinie in Kraft

131 Mio. Euro für die **Modernisierung der Binnenschifffahrt**

Die Wettbewerbsbehörde bei der EU-Kommission hat am 1. Juli 2021 endlich "Grünes Licht" für das geplante Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte gegeben.

as mit einem Fördervolumen von 131 Mio. Euro unterlegte Programm sieht einerseits Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt vor; andererseits werden Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen gezielt gefördert.

Das Notifizierungsverfahren, das ursprünglich bereits im zweiten Halbjahr 2020 abgeschlossen sein sollte, hatte sich um mehrere Monate verzögert. Schließlich wurde der vom BMVI eingereichte, überarbeitete Vorschlag aber von der EU-Wettbewerbsbehörde akzeptiert.

Erst die Intervention des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer gegenüber der Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager führte zu dem erhofften Ergebnis. "Unser Dank geht ganz klar auch in Richtung des Bundesverkehrsministers, der das Potenzial und die Zukunftsfähigkeit dieses Verkehrsträgers erkannt und sich persönlich für die weitere nachhaltige Entwicklung stark gemacht hat", so

BDB-Präsident Martin Staats, der die Genehmigung des Flottenprogramms wie folgt kommentierte:

« Heute ist ein sehr guter Tag für die
Binnenschifffahrt! Mit der Genehmigung aus
Brüssel und einem bereits bewilligten
Fördervolumen von rund 131 Mio. Euro
haben wir die Möglichkeit, die deutsche
Flotte endlich nachhaltig zu modernisieren.
Mich freut es, dass mit dem neuen
Programm die wichtigste Maßnahme in
unserem Masterplan Binnenschifffahrt am
Ende der Wahlperiode doch noch umgesetzt
wird! »

BDB-Präsident Martin Staats

Bis zu 90 % Förderung auf Modernisierungsmaßnahmen möglich

Die Förderrichtlinie sieht im Grundsatz folgende Fördermaßnahmen und Förderquoten auf die tatsächlich getätigten Investitionskosten vor: FÖRDERPROGRAMM MOTORENAUSTAUSCHPROGRAMM

- Antriebe mit regenerativen oder alternativen Kraftstoffen, durch die eine Unterschreitung der Grenzwerte der NRMM-Verordnung im Sinne der Förderrichtlinie erzielt wird, werden (je nach Unternehmensgröße) im Förderaufruf mit bis zu 80 % bezuschusst;
- Diesel- und gaselektrische Antriebe und Hybridantriebe, durch die eine Unterschreitung der aus der NRMM-Verordnung folgenden Grenzwerte im Sinne der Förderrichtlinie erzielt werden: je nach Unternehmensgröße bis zu 80 % Förderquote im Rahmen eines Förderaufrufs;
- Brennstoffzellenanlagen, rein elektrische Antriebssysteme und die Nachrüstung von Einrichtungen zur Minderung von Emissionen werden im Rahmen eines Förderaufrufs je nach Größe des Unternehmens mit bis zu 90 % gefördert;
- Maßnahmen, die zu einer besseren Einsatzfähigkeit von Güterschiffen bei Niedrigwasser führen (z.B. Ersatz oder Optimierung des Vor- oder Hinterschiffs), werden im Rahmen eines Förderaufrufs und je nach Unternehmensgröße mit bis zu 80 % gefördert;
- Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung (z.B. Systeme zum teilautonomen oder autonomen Fahren, Assistenzsysteme zum energiesparenden Fahren oder Systeme zur Vermeidung von Kollisionen) werden je nach Größe des Unternehmens mit bis zu 80 % bezuschusst.

Hinweise zum Verfahren

Neu ist, dass die GDWS als Antrags- und Genehmigungsbehörde im Rahmen des neuen Förderprogramms nun einzelne Fördertatbestände im Rahmen von je sechswöchigen Förderaufrufen ("Calls") aufruft. Diese werden im Online-Informationsportal "ELWIS" bekannt gemacht. Außerhalb dieser Calls sind Maßnahmen, die sonst einem Förderaufruf unterliegen, auch förderfähig, aber zu besonderen Bedingungen und mit niedrigeren Förderquoten.

Die GDWS teilte in der dritten Augustwoche, also kurz nach Ende des ersten "Calls", mit, dass bislang insgesamt 51 Förderanträge eingegangen sind. Dabei verteilen sich die Förderobjekte wie folgt:

- 36 rein elektrische Antriebssysteme
- 4 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz
- 3 Hybridantriebe
- 2 Diesel-elektrische Antriebe
- 2 KWE-Anlagen
- 2 Emissionsminderungsanlagen
- 1 Brennstoffzellenantrieb und ein weiteres Antriebssystem, bisher noch unbestimmter Art

Da das Antragsvolumen für diese Förderobjekte rund 38 Mio. Euro beträgt, wurden die für den ersten Förderaufruf bereitgestellten Mittel in Höhe von 15 Mio. Euro deutlich überschritten, sodass von Seiten der Verwaltung eine Priorisierung vorgenommen wird. Die GDWS wies darauf hin, dass Anträge, die im Zuge dieser Priorisierung nicht berücksichtigt wurden, zu einem späteren Zeitpunkt im nächsten Aufruf eingereicht werden können. Eine "automatische Übertragung" in den nächsten Aufruf sei allerdings nicht möglich.

Die bisherigen Anträge wurden zu einem großen Teil aus dem Bereich der Fahrgastschifffahrt gestellt. Der BDB hat in dem Gespräch gefordert, dass die "Calls" rechtzeitig bekannt gegeben werden, damit antragswillige Unternehmen aus der Güter- und Fahrgastschifffahrt sich rechtzeitig darauf vorbereiten können. Ob es im Verlauf des Jahres 2021 noch einen weiteren Förderaufruf geben wird, stand zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses von Report noch nicht fest. Der BDB hält seine Mitglieder laufend informiert.

Sinnvolle Ergänzung zum Flottenmodernisierungsprogramm

Bund fördert den Umstieg auf besonders emissionsarme Dieselmotoren

Das Bundesverkehrsministerium verstärkt seine Bemühungen, der Binnenschifffahrt den Umstieg auf besonders umweltschonende Antriebe zu ermöglichen und einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu leisten:

m 22. September 2021 trat die neue "Förderrichtlinie für die Beschaffung und den Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren" in Kraft. Gefördert wird neben den Motoren außerdem die Nachrüstung mit Katalysatoren, Partikelfiltern und Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlagen.

Pünktlich zum Auftakt von Deutschlands größter Binnenschifffahrtsmesse in Kalkar am 20. September 2021 wurde das neue Förderprogramm im Bundesanzeiger veröffentlicht.

"Im Flottenmodernisierungsprogramm, das im Juli in Kraft getreten ist, sind die allein mit Diesel betriebenen Motoren nicht enthalten. Ich habe in Gesprächen mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer deutlich gemacht, dass das Schifffahrtsgewerbe zwar gerne bereit ist, in innovative Antriebe und in mit alternativen Kraftstoffen betriebene Motoren zu investieren. Wir sind aber insbesondere in der Großschifffahrt noch so lange auf den Dieselmotor angewiesen, bis leistungsstarke und bezahlbare Antriebsalternativen in Serienreife am Markt verfügbar sind, die entsprechende Versorgungsinfrastruk-



MOTORENAUSTAUSCHPROGRAMM ADN



↑ Gefördert wird der Austausch von im Einsatz befindlichen Dieselmotoren gegen neue, die NRMM-Grenzwerte übererfüllende Aggregate

tur europaweit gegeben ist und eindeutige Regelwerke zum Einsatz innovativer Schiffe vorliegen. Deshalb freut es mich, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer diese Hinweise mit dem neuen Förderprogramm aufgreift. Er unterstützt damit die klein- und mittelständisch strukturierten Unternehmen in der Güterschifffahrt bei ihrem Umstieg auf deutlich emissionsärmere Dieselmotoren. Das ist zugleich ein sinnvoller Beitrag für weniger Luftschadstoffe und für mehr Umweltschutz", so BDB-Präsident Martin Staats.

Das neue Programm stellt eine sinnvolle und erfreuliche Ergänzung zum im Juli 2021 in Kraft getretenen Flottenmodernisierungsprogramm dar, auch wenn die Bezuschussung der Dieselmotoren hinter den Fördersummen dieses Programms zurückbleibt: Die Höhe der Zuwendung beträgt je nach Unternehmensgröße 40 % bis 60 % der sog. zuwendungsfähigen Investitionsausgaben, d.h. der nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung des Dieselmotors bzw. des Abgasnachbehandlungssystems sowie die Aus- und Einbaukosten. Der Zuwendungshöchstbetrag je Unternehmen beträgt maximal 200.000 Euro in einem Zeitraum von drei Jahren.

Gefördert wird bis Ende 2022 der freiwillige Austausch von bereits im Einsatz befindlichen Dieselmotoren gegen

emissionsärmere Stufe-V-Motoren der Klassen IWP, IWA, NRE (bis 560 kW) und als gleichwertig anerkannte Motoren im Sinne der europäischen NRMM-Verordnung. Fördervoraussetzung ist, dass diese Motoren mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgerüstet sind und die derzeit einzuhaltenden Emissionsgrenzwerte neuer Motoren deutlich unterschritten werden. Die Abgasnachbehandlungsanlagen sind förderfähig, wenn 90 % der Partikelmasse und 70 % der Stickstoffemissionen reduziert werden. Details regelt die neue Richtlinie, die unter www.elwis.de, Rubrik "Service" zu finden ist.

Ziele der Förderung

Ziel der Förderrichtlinie ist eine Beschleunigung der nachhaltigen Entwicklung der Binnenschiffsflotte durch den Austausch älterer, noch betriebsfähiger Dieselmotoren durch neue, die Emissionsgrenzwerte der Stufe V übererfüllende Dieselmotoren. Die deutsche Flotte mit knapp 3.500 Binnenschiffen hat ein hohes Durchschnittsalter. Auf diesen Binnenschiffen sind insgesamt etwa 12.000 Hauptantriebs-, Hilfsantriebsund Schiffsbetriebsmotoren im Einsatz. Da Binnenschiffsmotoren bei guter Wartung jahrzehntelang halten, kann angenommen werden, dass etwa 75 % der deutschen Binnenschiffsflotte noch mit Motoren aus den Jahren vor 2003 fahren. Das Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der alten Dieselmotoren, die technisch noch funktionsfähig sind, ist oft noch nicht erreicht, so dass keine Notwendigkeit besteht, sie auszutauschen, während die Auswirkungen auf Umwelt und Klima mit neuen Motoren deutlich verbessert werden können. Die Richtlinie dient als Anreiz für Binnenschiffsunternehmen, die nicht über ausreichendes Eigenkapital verfügen, um in emissionsärmere Dieselmotoren zu investieren. Das Bundesverkehrsministerium erwartet, dass mit Hilfe dieser Förderung bis Ende 2022 rund 600 Motoren ausgetauscht werden können.

Aus dem Bereich ADN/Gefahrgut

Fünftägige Sitzung des

UNECE-ADN Sicherheitsausschusses

In der letzten Augustwoche dieses Jahres fand die fünftägige Sitzung des UNECE-ADN-Sicherheitsausschusses statt.

ufgrund der noch immer anhaltenden Pandemielage und teilweise unternehmensinternen Reisebeschränkungen, wurde die Sitzung in hybrider Form mit Verdolmetschung abgehalten.

Die Agenda wurde vollständig behandelt. Der Teilnehmerkreis setzte sich zusammen aus Vertretern der Ministerien der Vertragsstaaten, Vertretern der europäischen Verbände EBU/ESO, den Klassifikationsgesellschaften, Sicherheitsexperten und Vertretern der Chemie- und Ölindustrie. Seitens EBU/ESO nahmen Herr René Overveld (ESO), Herr Michael Zevenbergen (EBU), Herr Edwin Verberght (ESO) und Frau Elena Siebrecht (EBU) teil.

Vorab wurden die von nationalen Delegationen und internationalen Organisationen (u.a. EBU/ESO, ZKR, Donau Kommission) zur Diskussion und Entscheidung eingereichten Working **Documents und Informal Documents** in den Vertragsstaaten gemeinsam von Verbänden, Gewerbe und Ministerium eingehend geprüft. Gemeinsames Ziel des Sicherheitsausschusses ist es, die Vorschriften des ADN fortwährend dahingehend zu evaluieren, ob sie den Sicherheitsanforderungen entsprechen, in der Praxis umsetzbar sind und gegebenenfalls geändert oder ergänzt werden müssen.

Umfassende Themenagenda

In der 38. Sitzung wurden unter anderem folgende Themen behandelt:

- Füllen von Kofferdämmen
- Beförderung von begasten Schuttgütern in Laderäumen und begaste Laderäume von Trockengüterschiffen
- Instruktion für Lade- und Löschraten
- Sichere Bauwerkstoffe an Bord
- Änderungsvorschläge für das Zulassungszeugnis für Trockengüterschiffe
- Ausnahmegenehmigung für Schieferöl
- Sachkundigenausbildung (Änderungsvorschläge zum Abschnitt 8.2.1 ADN)

Der BDB informiert seine Mitglieder in einem gesonderten Rundschreiben über die wichtigsten Beschlüsse des Sicherheitsausschusses. Sollte es die Pandemielage erlauben, wird die kommende, 39. Tagung als Präsenzveranstaltung im Januar 2022 in Genf stattfinden.



STATISTIK 19

Kennzahlen zur Lage der Branche

BAG Marktbeobachtung veröffentlicht Jahresbericht 2020

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verringerte sich die transportierte Gütermenge im Jahr 2020 um rund 17 Mio. t bzw. 8.3 % auf insgesamt 188,0 Mio. t.

ie Verkehrsleistung betrug rund 46,3 Mrd. tkm (-9 %). Die Statistikexperten der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) führen dies in ihrem Bericht u.a. auf Nachfragerückgänge im Zuge der Corona-Pandemie zurück. Insbesondere infolge des ersten Lock-Downs im Frühjahr 2020, von dem große Teile der Wirtschaft betroffen waren, kam es zu teils starken Einbrüchen. Dabei waren die Rückgänge über alle Segmente hinweg feststellbar, vor allem aber in den Bereichen der trockenen und flüssigen Massengüter.

Nur das Donaugebiet verzeichnet ein Plus

Die Tonnagerückgänge betrafen dabei annähernd alle Fahrtgebiete. Allein im Donaugebiet wurde mit insg. 3,9 Mio. t (+4,5 %) im Vergleich zum Jahr 2019 ein Plus beim Umschlag verzeichnet. Die positiven Umschlagsentwicklungen in den Häfen Passau (+33,3 %) und Regensburg (+11,4 %), welche insbesondere bei Agrarprodukten, Nahrungs- und Genussmitteln sowie Schwergütern stattfanden, waren hierfür ein wichtiger Treiber. Hingegen ging der Umschlag im Rheinstromgebiet um 7,5 % auf 149,8 Mio. t besonders stark zurück. Im Mittellandkanalgebiet reduzierte sich der

Güterumschlag um 8,6 % auf 12,8 Mio. t, im Elbegebiet um 5,4 % auf 17,5 Mio. t, im westdeutschen Kanalgebiet um 8,6 % auf 33,3 Mio. t. Auch das Wesergebiet (-4,7 %) sowie die Wasserstraßengebiete Brandenburg (-10,2 %) und Berlin (-7,3 %) verbuchten im Vergleichszeitraum rückläufige Umschlagsmengen.

Gewichtsmäßige Schiffsauslastung und Umsatz

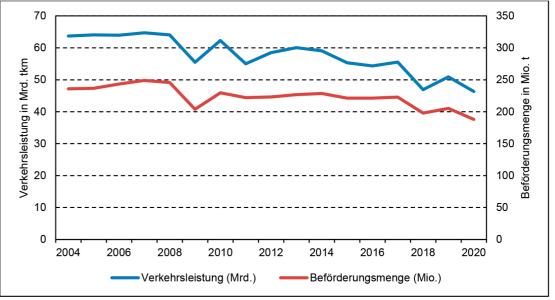
Das BAG gelangt zu dem Ergebnis, dass die hohen Auftragsrückgänge und das damit einhergehende Überangebot an Schiffsraum zu einem deutlichen Rückgang der gewichtsmäßigen Auslastung der Binnenschiffe geführt hat, vor allem im Bereich der Trockenschifffahrt und speziell bei den im Rheingebiet eingesetzten großen Schiffseinheiten, die zu einem großen Anteil die niederländische Flagge führen, sowie bei Koppelverbänden. Insgesamt wiesen Güterbinnenschiffe im Jahr 2020 mit 54,1 % die gewichtsmäßig niedrigste Auslastung der letzten Jahre auf. In der Tankbinnenschifffahrt sank die Auslastung im Schnitt auf 62,4 % (-7,3 %). Der Umsatz im Bereich "Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt" reduzierte sich im Jahr 2020 (nach vorläufigen Angaben) um rund 11,1 % und damit fast so stark wie im Jahr 2019 (-11,9 %).

Container: 2,19 Mio. TEU

Ebenfalls primär verursacht durch die Corona-Pandemie ging das Container-aufkommen auf den deutschen Wasserstraßen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um rund 3,7 % auf insg. rund 2,19 Mio. TEU zurück, wobei der Anteil der Leercontainer, welche meist von den großen Seehäfen in das Hinterland befördert werden, bei rund 30,4 % lag. Keine signifikanten Verschiebungen gab

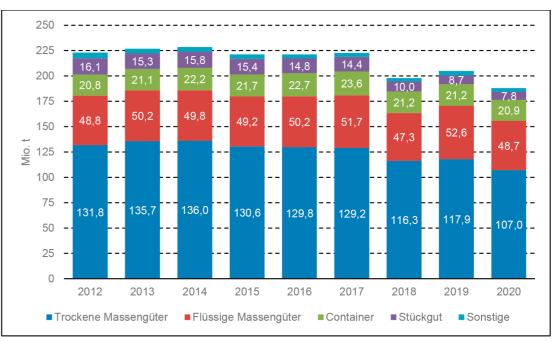
es hinsichtlich der Containerumschläge in den einzelnen Wasserstraßengebieten. Diese fanden auch 2020 in erster Linie (79 %; 2019: 78 %) im Rheingebiet statt. Rund 95 % des gesamten Containeraufkommens in der Binnenschifffahrt (2,1 Mio. TEU) entfielen auf Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den Häfen Rotterdam und Antwerpen.

Verkehrsleistung und Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen seit 2004



Ouelle: BAG Marktbeobachtung

Gütermenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2012 bis 2020



Quelle: BAG Marktbeobachtung

ARBEITSGEMEINSCHAFT "VERLAGERUNG"

Abschlussbericht der "AG Verlagerung"

Bund stellt 10 Mio. Euro für **Verlagerung von Schwerguttransporten** bereit

Die Absicht, großvolumige und schwere Güter verstärkt auf die Wasserstraßen zu verlagern, ist eine wichtige Maßnahme aus dem "Masterplan Binnenschifffahrt".

aher hat sich eine eigens hierfür von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ins Leben gerufene Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Vertretern der Binnenschifffahrt, der Güterbahn und Behörden, mit konkreten Umsetzungsschritten beschäftigt. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat, vertreten durch seine Vizepräsidenten Roberto Spranzi (DTG) und Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping), intensiv in diesem Gremium mitgearbeitet.

Die drei wesentlichen Handlungsempfehlungen wurden mittlerweile in einem knapp 100 Seiten starken Abschlussbericht der "AG Verlagerung" zusammengefasst und lauten wie folgt:

- Optimierung des Genehmigungsverfahrens
- 2. Finanzielle Anreize für die am Transport Beteiligten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene
- 3. Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/Informationsangebot)

Besonders große Erfolgsaussichten für mehr Schwergut und Projektladungen auf dem Wasser versprechen u.a. die Aufnahme von Wasserstraßen und Häfen in die Software des Verfahrensmanagementsystems für Großraumund Schwerguttransporte (VEMAGS), finanzielle Anreize für den Um- oder Neubau von Spezialschiffen, die Großund Schwergut aufnehmen können, und die Ausweisung von sog. Mikrokorridoren als Standardrouten zu den Häfen. Um die für die Transportdurchführung erforderliche Infrastruktur zu verbessern, wird im Abschlussbericht außerdem die Schaffung von weiteren Umschlagsanlagen an den Wasserstraßen empfohlen.

BDB lobt finanzielle Unterlegung aus dem Sofortprogramm

"Die intermodal besetzte Arbeitsgruppe hat seit ihrer Gründung im Jahr 2019 einen sehr guten, konstruktiven Austausch gepflegt und konkrete Ansätze für eine Verlagerung von Schwergut von der Straße auf das Binnenschiff und die Güterbahn erarbeitet. Wir begrüßen es außerdem ganz besonders, dass der



Bund nun rund 10 Mio. Euro für die Verlagerung aus dem "Klimaschutz-Sofortprogramm" bereitgestellt hat. Damit wird ein wichtiger Impuls dafür gesetzt, dass künftig mehr Schwergut den Weg auf das Binnenschiff findet. Wir hoffen nun auf eine zügige Umsetzung der Maßnahmen aus dem Bericht", so BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi

Hintergrund: Mit dem "Klimaschutz-Sofortprogramm 2022" unterstützt die Bundesregierung Maßnahmen, die zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen führen. Für den Bereich der Binnenschifffahrt werden in diesem Zusammenhang für den nächsten Bundeshaushalt rund 300 Mio. Euro zusätzlich für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle sowie rund 10 Mio. Euro für Maßnahmen zur Verlagerung von Schwerguttransporten zur Verfügung gestellt.

BDB-Mitglieder können den Schlussbericht der "AG Verlagerung" bei Interesse über die BDB-Geschäftsstelle beziehen. ↑ Rund 10 Mio. Euro werden für die Verlagerung von Schwerguttransporten auf das Wasser bereitgestellt

ENTGASUNG

Keine Ratifikation der CDNI Entgasungsvorschriften in 2021

Baldige Genehmigung für das "Leuchtturm-Projekt" in Wesel erwartet

Im Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien beschlossen, Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) in das CDNI Übereinkommen aufzunehmen.

weck dieser Änderung ist ein schrittweises Verbot der Freisetzung von Dämpfen in die Atmosphäre im Geltungsbereich des Übereinkommens. Dadurch sollen 95 % der schädlichen Entgasungen vermieden werden. Die Änderung tritt sechs Monate nach Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahmeoder Genehmigungsurkunde durch alle sechs Vertragsparteien in Kraft. Die Ratifikation durch Belgien, Frankreich und die Schweiz steht noch aus.

Die nötige Infrastruktur zum Entgasen fehlt

Das verladende Gewerbe und die Binnentankschifffahrt gewinnen dadurch etwas Zeit. Das Problem wird allerdings nicht gelöst. Aktuell ist in Deutschland noch keine stationäre Entgasungsanlage vorhanden. Binnenschiffe, die Stoffe transportieren, deren Dämpfe bereits jetzt nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden dürfen, müssen demzufolge zum Entgasen ins Ausland fahren, verbunden mit teilweise erheblichem Zeitaufwand und Leerfahrten. Dies würde noch weitaus öfter der Fall sein,

sobald die neuen Entgasungsvorschriften in Kraft treten. Es wird ein Verbot des Entgasens geschaffen, ohne dass eine notwendige Infrastruktur für das Entgasen (in Deutschland) existiert. Die Situation erinnert stark an den Umstand, dass Deutschland bis heute noch keine offiziellen Waschwasserannahmestellen errichtet hat und damit auch diesbezüglich gegen klare Verpflichtungen aus dem CDNI Übereinkommen verstößt.

Stationäre Entgasungsanlage in Planung

Eine stationäre Entgasungsanlage ist allerdings als Teil einer Multipurpose-Anlage in Planung. Jahrelange Genehmigungsverfahren für solche Vorhaben sind leider unumgänglich. Die KSR-Gruppe mit Sitz in Sonsbeck hat für ihr "Leuchtturm-Projekt" in Wesel einen sehr langen Atem bewiesen. Die ersten Planungen reichen bereits 10 Jahre zurück. Das Unternehmen hofft auf eine Genehmigung des ca. 250 Millionen teuren Vorhabens Anfang 2022. Die öffentliche Auslegung wird voraussichtlich in den nächsten Monaten stattfinden.



↑ Die KVP tagt regelmäßig in Straßburg

Umfangreiches Leistungsspektrum für die Binnenschifffahrt

Das Integralprojekt hat den Bau und Betrieb eines Schiffssteigers zur Übernahme von (petrochemischen und sonstigen chemischen) Abfällen vom Schiff sowie zur Reinigung und Entgasung von Schiffs-Ladetanks/-räumen zum Ziel, sowie den Bau und Betrieb einer Anlage zur weiteren Verarbeitung von Altölen mittels Wasserstoff-Hydrierung zur Herstellung schwefelfreier, wasserklarer und nicht riechender Öle. Binnenschiffe haben außerdem die Möglichkeit, Treibstoffe zu bunkern. Es soll ein hochmoderner Anlagenverbund mit innovativem Energiekonzept und zukunftsorientierter Anlagetechnik entstehen. Abfälle sollen übernommen und mittels energieeffizienter Recyclingverfahren höchstmöglich verwertet werden.

Die Anlage schafft für Binnenschiffer eine rechtssichere Entsorgungsmöglichkeit. Sie ist insgesamt ein wichtiger Zugewinn für Nordrhein-Westfalen, eine nachhaltige Investition in den Wirtschaftsstandort und insbesondere die Duisburger Region, nicht nur was die Schaffung und Sicherung von neuen Arbeitsplätzen anbetrifft. Notwendige Entgasungen vor einem Werftaufenthalt können legal durchgeführt werden und es wird eine Kreislaufwirtschaft für problematische Rückstände in einem hochmodernen Anlagenverbund an einem zentralen Standort geschaffen. Nach Genehmigung des Vorhabens würde dessen bauliche Realisierung ca. eineinhalb Jahre erfordern. Abhängig davon, wann der letzte Vertragsstaat des CDNI die Ratifizierung abschließt, könnte die Anlage rechtzeitig vor Inkrafttreten der neuen Entgasungsvorschriften in Betrieb genommen werden.

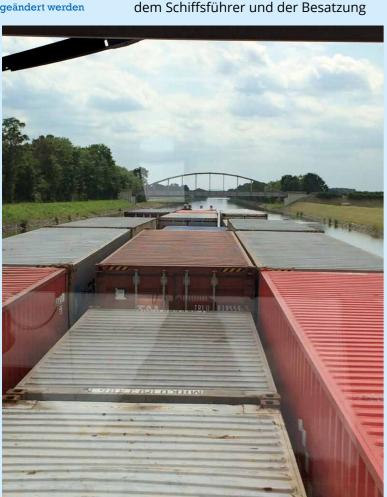
+++KURZ GEMELDET+++ +++ KURZ GEMELDET+++

Regierung zu Wasserstoff in der Schifffahrt

Die FDP-Fraktion hat sich im Rahmen einer Kleinen Anfrage im Bundestag nach der Nationalen Wasserstoffstrategie im Verkehrssektor erkundigt. Aus der Antwort der Bundesregierung geht hervor, dass es im Bereich der Schifffahrt aktuell keine Wasserstofftankstellen gibt. Die im Bau oder in Planung befindlichen Schiffe mit Wasserstoffantrieb nutzen 500 bar-Wechselcontainer für die Brennstoffversorgung. Außerdem, so heißt es in der Antwort weiter, liegen keine Daten zur Anzahl der Wasserstofffahrzeuge bei den Verkehrsträgern Schifffahrt, Schiene und Luftfahrt vor.

Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung

Die Binnenschifffahrts-Straßenordnung wurde vom BMVI in Teilen geändert. Durch die Änderungen, die zum Jahresende wirksam werden, werden (vergleichbar mit dem Straßenverkehr) dem Schiffsführer und der Besatzung



↓ Die Regelungen

über die "Freie Sicht"

sollten pragmatisch

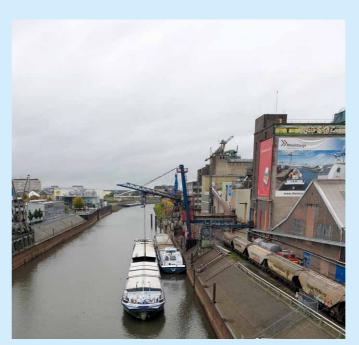
verboten, unter Drogeneinfluss ein Fahrzeug zu führen bzw. "im Weiteren eine Tätigkeit auszuüben, die für eine sichere Teilnahme des Fahrzeugs am Verkehr notwendig ist". Darüber hinaus werden für die Berufsschifffahrt für bestimmte Wasserstraßenabschnitte größere Fahrzeug- und Verbandsabmessungen zugelassen und neue Regelungen zur Begegnung von Fahrzeugen und Verbänden eingeführt. Die Verbände BDB, BDS, BÖB und VBW haben gemeinsam zu dem Änderungsentwurf Stellung genommen und noch einmal auf die Notwendigkeit einer pragmatischen Änderung der Regelungen über die freie Sicht (§ 1.07), die im Zuge der letzten Überarbeitung der BinSchStrO geändert wurden, hingewiesen. Das BMVI hat darauf leider in seiner Antwort ablehnend reagiert. Zunächst müsste die durchgeführte Testfahrt auf der Elbe komplett ausgewertet werden.

Entschließungsantrag mit Schifffahrtsthemen

In der KW 37 wurde im Plenum des Europäischen Parlaments ein Entschließungsantrag zum Thema "Bericht über Verwirklichung einer zukunftssicheren Binnenschifffahrt in Europa" behandelt. Berichterstatterin war die Europaabgeordnete Caroline Nagtegaal. Der Antrag entspricht in der Diktion in etwa dem Maritimen Antrag der Regierungsfraktion im Bundestag (s. hierzu unseren ausführlichen Bericht in Report 2/2021) und listet in der gebotenen Kürze die Vorteile, Potenziale sowie die Marktrelevanz der Binnenschifffahrt in neun wesentlichen Rubriken auf. Die BDB-Geschäftsstelle stellt interessierten Mitgliedern die Unterlage gern zur Verfügung.

BDB betont Wichtigkeit von Trimodalität

Anlässlich der Streikwellen bei der Bahn im August, die auch den Schienengüterverkehr betrafen, erinnerte der BDB an die große Bedeutung einer intelligenten Vernetzung von Verkehrsträgern unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt, um reibungslos funktionierende, planbare



und zuverlässige Lieferketten für die verladende Wirtschaft und die Industrie zu sichern. "Die Trimodalität im Transportsektor garantiert, dass jeder einzelne Verkehrsträger, Straße, Schiene oder Wasserstraße, seine individuellen Stärken und Vorteile bei der Abfertigung des stetig ansteigenden Güteraufkommens einbringen kann. Dieses System kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, auch bei besonderen Ereignissen wie beispielsweise Streiks oder größeren Schäden an Infrastrukturen, die Lieferketten im Güterverkehr bestmöglich aufrecht zu erhalten", erklärte BDB-Präsident Martin Staats.

eFTI-Verordnung: Vorbereitung der Umsetzung schreitet voran

Die eFTI-Verordnung 2020/1056 (Electronic Freight Transport Information) ist am 20. August 2020 in Kraft getreten und verpflichtet alle zuständigen Behörden innerhalb der EU, ab dem 21. August 2024 auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellte, gesetzlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen für Beförderungen in der EU zu akzeptieren. Die Anwendbarkeit erfordert weitere delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, betreffend gemeinsame Verfahren, Datensätze, technische Spezifikationen und den Zugang zu zertifizierten Plattformen.

Die Mitgliedstaaten waren dazu aufgerufen, der EU-Kommission bis Ende August 2021 geltende Dokumentationsanforderungen im Zusammenhang mit einem Gütertransport nach nationalem Recht zu benennen. Der Anwendungsbereich der Verordnung ist für den Gefahrgutbereich klar definiert. Deutschland kam nun zu dem Ergebnis, dass außerhalb des Gefahrguttransports keine weiteren, nationalen Informationsanforderungen in den Anwendungsbereich der Verordnung einbezogen werden müssen. Die Umsetzung der Verordnung stellt für die Mitgliedstaaten eine große Herausforderung dar. Zur Prüfung verschiedener Implementierungsoptionen wurden seitens der Kommission internationale Expertengruppen formiert, in denen auch die Mitgliedstaaten vertreten sind. Im nächsten Schritt wird ein gemeinsamer eFTI-Datensatz erstellt, der durch einen delegierten Rechtsakt der Kommission festgelegt und spätestens bis zum 21. Februar 2023 erlassen werden muss.

Entwicklung der Entsorgungsgebühr nach Teil A CDNI

Die Entsorgungsgebühr nach Teil A des CDNI wurde zum 1. Januar 2021 erstmalig seit Inkrafttreten des Übereinkommens erhöht. Die Gebühr beträgt 8,50 Euro pro 1.000 Liter mineralöl-

← Der BDB betont

die Wichtigkeit von

trimodalen Verkehrs-



↓ Die CDNI-Entsorgungsgebühr wurde

+++KURZ GEMELDET+++ +++KURZ GEMELDET+++

steuerfrei gebunkerten Gasöls. Durch die Erhöhung um 1 Euro wurde eine Kostendeckung des Systems erwartet. Dieses Ziel konnte leider aufgrund des strukturellen Defizits in den Jahren 2018 bis 2020 nicht erreicht werden. Die Einnahmensituation in diesem Jahr wird beobachtet. Mehreinnahmen werden pandemiebedingt höchstwahrscheinlich nicht erzielt. Dennoch hat die Konferenz der Vertragsparteien am 22. Juni 2021 beschlossen, die Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2022 nicht erneut zu erhöhen. Sollte sich die Entwicklung der ersten Jahreshälfte 2021 jedoch in der zweiten fortsetzen, wird sich die Rücklage von knapp einer Million Euro weiter drastisch reduzieren. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass eine Erhöhung der Gebühr zum 1. Januar 2023 zur Deckung der Kosten des Systems unumgänglich sein wird. Analysen des Systems hinsichtlich seiner Effizienz und Finanzierung haben, dem Wunsch des Binnenschifffahrtsgewerbes entsprechend, begonnen.

Verlängerung der Überbrückungshilfe

↓ Die Schweizerischen

Rheinhäfen vermelden

ein Umschlagsplus

Mit der sog. "Überbrückungshilfe III Plus" wurde die Ende Juni 2021 ausgelaufene "Überbrückungshilfe III" für Unternehmen für die Monate Juli, August und September verlängert. Im



Rahmen dieses staatlichen Hilfsprogramms können Unternehmen, die von den Maßnahmen zu Eindämmung der Corona-Pandemie besonders betroffen sind, nun bis 31. Oktober 2021 Anträge einreichen. Im Rahmen der Überbrückungshilfe III Plus werden u.a. Fixkostenerstattungen gewährt, abhängig vom Umsatzverlust im jeweiligen Monat im Vergleich zum jeweiligen Referenzmonat im Jahr 2019. Eine Antragsberechtigung liegt vor, wenn Corona-bedingte Umsatzeinbrüche von mind. 30 % in jedem Monat im Zeitraum Juli bis September vorliegen, für den der Fixkostenzuschuss beantragt wird. Außerdem kann unter bestimmten Voraussetzungen zusätzlich ein sog. "Eigenkapitalzuschuss" für besonders umsatzschwache Monate beantragt werden. Besonders die von den Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie stark betroffene Fahrgastschifffahrt ist auf die vom Staat aufgelegten Unterstützungsprogramme angewiesen, da in den Jahren 2020 und 2021, u.a. durch den deutlich verzögerten Saisonbeginn, große Umsatzverluste eingetreten sind. Nach Angaben der Bundesregierung wurden (Stand 30. Juni 2021) für den Bereich "Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt" insgesamt rund 50 Mio. Euro Fördersumme ausgezahlt.

Schweizerische Rheinhäfen mit Umschlagsplus

Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) teilt mit, dass der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2020 mit rund 2,8 Mio. t Güterumschlag um 3,3 % gestiegen ist. Besonders der Import von Mineralölprodukten habe zu diesem Zuwachs beigetragen (+3 %), ebenso wie der Bereich Nahrungs- und Futtermittel. Außerdem habe sich ein sehr gutes Ergebnis im Containerbereich im Monat Juni positiv im Ergebnis niedergeschlagen. Mit insg. 61.451 TEU legte der wasserseitige Containerumschlag gegenüber dem Vergleichszeitraum

(56.112 TEU) um fast 10 % zu und lag damit auch über dem Wert des ersten Halbjahres 2019 (60.179 TEU).

Gestiegener Umschlag im Hamburger Hafen

Port of Hamburg teilt mit, dass sich der Umschlag im Hamburger Hafen im ersten Halbjahr 2021 insgesamt positiv entwickelt hat. So erreichte der gesamte Seegüterumschlag mit 63,5 Mio. t ein Plus von 3,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Containerumschlag verzeichnete mit 4,3 Mio. TEU ein Plus von 5.5 %. Nach einem verhaltenen Start brachten besonders die Monate März und das zweite Quartal "einen deutlichen Schub" in diesem Segment, teilt der Hamburger Hafen mit. Einen positiven Effekt habe u.a. die erste Stufe der Fahrrinnenanpassung in der Elbe gehabt. Jens Meier, CEO der Hamburg Port Authority (HPA) weist in der Mitteilung des Hafens darauf hin, dass mit der vollzogenen ersten Freigabe der Fahrrinnenanpassung der Verkehr und die Begegnung großer Schiffe bedeutend leichter geworden sei.

NRMM: Übergangsbestimmungen verlängert

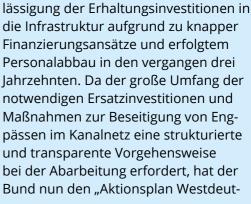
Durch die Verordnung (EU) 2021/1068 des Europäischen Parlamentes und des Rates wurden die Übergangsbestimmungen als Reaktion auf die Auswirkungen der Covid19-Pandemie in Abweichung zur NRMM-Verordnung (2016/1628) geändert. Die ursprüngliche Übergangsfrist bezüglich des Ersetzens eines alten Motors durch einen neuen Übergangsmotor für Motoren im Leistungsbereich 56 kW oder mehr und weniger als 130 kW, oder 300 kW oder mehr, wird um sechs Monate, vom 30.06.2021 auf den 31.12.2021, verlängert.

"Aktionsplan Westdeutsche Kanäle" vorgestellt

Die verkehrswasserbaulichen Anlagen im westdeutschen Kanalgebiet, u.a. Schleusenbauwerke und Stauwehre, sind bekanntermaßen altersbedingt in



einem schlechten Zustand. Ursache für ↑ Der Umschlag im Hafen die derzeitige Situation ist die Vernach-Hamburg stieg um 3,8 % an | © HHM/Lindner





← Der "Aktionsplan Westdeutsche Kanäle hat die Ertüchtigung der Infrastruktur im Kanalnetz zum Ziel



+ + + KURZ GEMELDET + + +

sche Kanäle – Nordrhein Westfalen" verabschiedet. Diesem liegen drei wesentliche strategische Ziele zu Grunde: Die Aufrechterhaltung eines störungsfreien Betriebs auf den westdeutschen Kanälen, erforderliche, ggf. vorgezogene Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zum mittelfristigen Erhalt des Wasserstraßensystems und der Ausbau, teilweise kombiniert mit Ersatzmaßnahmen, zum langfristigen Erhalt und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. Die WSV teilt mit, dass der Aktionsplan auf einer mittelfristigen Finanzplanung basiert. Im Durchschnitt würden im 10-jährigen Betrachtungszeitraum für die rund 200 vorgesehenen Einzelmaßnahmen rund 150 Mio. Euro pro Jahr benötigt.

Beteiligung an Förderung von Landstromanlagen

Die Bundesländer Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz beteiligen sich an der Bundesförderung für Landstromanlagen und haben zu diesem Zweck eigene Förderprogramme aufgelegt. Die Förderung umfasst den Neu- und Ausbau von Landstromanlagen, die durch Frachtschiffe (Tank- und Trockengüterschiffe) oder Fahrgastkabinenschiffe (Flusskreuzfahrtschiffe) genutzt werden, einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb

↓ Mehrere Bundesländer fördern den Bau von Landstromanlagen



der öffentlichen Verwaltung). Die Bauund Planungskosten der Anlagen von Anlagen werden mit bis zu 80 % der förderfähigen Kosten bezuschusst. Der BDB hat seine Mitglieder hierzu näher per Rundschreiben informiert.

Zwischenstand: Studie über kleine Schiffe

Am 16. August fand die erste Informationsveranstaltung des BMVI zur Studie "Kleine bzw. konstruktiv optimierte Binnenschiffe" statt. BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen nahmen an der Videokonferenz teil. Die vier Organisationen, die mit der Erstellung des Gutachtens beauftragt sind (Planco, DST, Marlo, SGKV) haben sich zunächst mit einer Bestandsaufnahme befasst. Ein Ergebnis dieser Analyse war, dass in den kommenden neun Jahren in erheblichem Maß kleiner Schiffsraum verloren gehen wird (600 Schiffe). Abgesehen vom Ziel der Erschließung "neuer Märkte" könnte die Herausforderung deshalb darin liegen, bereits bestehende Märkte, die mit kleinerem Schiffsraum bedient werden, zu erhalten und ein Abwandern der Güter auf andere Verkehrsträger zu vermeiden. Das Gutachten wurde vom BMVI im Rahmen des Masterplans Binnenschifffahrt in Auftrag gegeben, um u.a. Marktmöglichkeiten im Bereich kleinerer Ladungspartien zu ermitteln. Die Studie soll Ende 2021 vorliegen. Welche Schlüsse die neue Bundesregierung hieraus zieht, bleibt abzuwarten. Die Erwartung des Gewerbes ist, dass die Errichtung kleineren und konstruktiv optimierten Schiffsraums mit entsprechenden Förderprogrammen unterstützt wird.

Nationale Hafenstrategie soll erneuert werden

Das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015 ist ein auf zehn Jahre angelegter strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik des Bundes. Vor dem Hintergrund, dass viele Maßnahmen mittlerweile abgearbeitet und in der Zwischenzeit neue Herausforderungen hinzugekommen sind, wurde bei der 12. Maritimen Konferenz im Mai 2021 das Mandat für die Erarbeitung einer neuen Nationalen Hafenstrategie erteilt. Aktuell entwickelt das Fachreferat WS 21 im BMVI dazu ein Konzept sowie einen Zeitplan. In einem ersten Schritt sollen Leitlinien, basierend auf den Eckpunkten "Bedarfsgerechter Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur", "Verbesserung von Umwelt- und Klimaschutz in den Häfen", "Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland", "Innovationen und Digitalisierung" und "Ausbildung und Beschäftigung", entwickelt werden. Der BDB wird sich mit seinen Experten in die Erarbeitung dieser Hafenstrategie einbringen

Studie zu Schifffahrt in Nord- und Nordostdeutschland

Am 26. August 2021 haben Port of Hamburg, das Bündnis Elbe-Seitenkanal (BESK) und die Elbe Allianz zu einem Presse-Event mit dem Titel "Binnenschifffahrt in Nord-, Nord-/Ostdeutschland. Herausforderungen und Perspektiven" eingeladen. Zu den Referenten gehörte auch BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Dettmer). Die Studie analysiert die Potenziale für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt im nordund nordostdeutschen Wasserstraßennetz und kann bei Interesse über die BDB-Geschäftsstelle bezogen oder direkt im Internetangebot von Hafen Hamburg Marketing in der Rubrik "Presse" heruntergeladen werden: www.hafen-hamburg.de.

BDB zu ES-TRIN Übergangsbestimmungen

In den Kapiteln 32 und 33 des europäischen technischen Binnenschifffahrtsstandards ES-TRIN ist geregelt, wie die technischen Vorgaben aus dem ES-TRIN auf bestehende Binnenschiffe angewendet werden. Ein neu gebautes Schiff muss alle Anforderungen der technischen Vorschriften erfüllen, wohingegen für bestehende Schiffe Übergangsrege-



↑ Das Schiffshebewerk Lüneburg gilt als Engpass im norddeutschen Wasserstraßennetz

dung von Übergangsbestimmungen. Konkret geht es um den Fall, wie mit dem Zeitraum zwischen dem Ablauf der Gültigkeit eines Schiffattestes und der wiederkehrenden Untersuchung umgegangen wird bzw. wann diese wiederkehrende Untersuchung spätestens durchzuführen ist. Auf Bitte der Nautisch-Technischen Kommission der IWT-Plattform hat der BDB als nationaler Verband seine Mitglieder in dieser Frage konsultiert. Dabei wurde deutlich, dass die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Option 2, gemäß derer die wiederkehrende Untersuchung binnen eines Jahres (analog zu einer Regelung im ADN) nach Ablauf der Gültigkeit des Schiffsattestes vorzunehmen ist, als akzeptabel angesehen wird. Das heißt: Wird dieser Übergangszeitraum von einem Jahr zwischen Ablauf der Gültigkeit des Attestes und der Erneuerung im Rahmen einer Untersuchung nicht überschritten, können die Übergangsbestimmungen in Anspruch genommen werden. Option 1 sieht hingegen vor, dass nach Ablauf des Attestes die Übergangsbestimmungen nicht mehr in

Anspruch genommen werden könnten,

was zur Folge hätte, dass das Schiff bei

der Wiederzulassung die Anforderun-

gen erfüllen müsste, die an Neubauten

gestellt werden. Diese Option lehnt der

BDB strikt als unverhältnismäßig ab.

lungen gelten. Eine Freiwilligengruppe

beschäftigt sich auf CESNI-Ebene derzeit

mit möglichen Optionen für die Anwen-

↓ Duisburgs OB Sören

Link am Fahrstand von

Als weitere Variante wird – zusätzlich zu einer einjährigen Übergangsfrist ein sog. "Aufliegeattest" diskutiert.

Tagung der NTK in Zwijndrecht

Die Nautisch-Technische Kommission der IWT-Stiftung tagte am 16. September 2021 in Zwijndrecht unter dem Vorsitz von Joachim Zöllner (DST). Für den BDB nahmen Referent Fabian Spieß und Tobias Zöller (MSG) den Termin wahr. NTK-Sekretärin Lijdia Pater-de Groot informierte die Anwesenden über aktuelle Entwicklungen und Diskussionen aus der Arbeitsgruppe für technische Vorschriften des Ausschusses CESNI (CESNI/PT). Die Sitzungsteilnehmer diskutierten u.a. über die Modalitäten des elektronischen Meldens, eine mögliche Ausweitung der AIS-Pflicht auf Schubleichter, die kurz vor der Finalisierung stehende Studie "Human Factor" (eine Untersuchung über menschliche Faktoren bei Unfällen in der Binnenschifffahrt), eine angekündigte Evaluierung der EU-Richtlinie über die technische Ausrüstung von Binnenschiffen und die Anwendung der Übergangsbestimmungen in ES-TRIN (s. hierzu unseren Bericht in "Kurz gemeldet"). Die nächste Tagung der NTK ist im Frühjahr 2022 in Duisburg vorgesehen.

Neuer Simulator eingeweiht

Der neue Flachwasserfahrsimulator SANDRA II wurde am 10. September 2021 am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg in Anwesenheit von Oberbür-



germeister Sören Link, MdB Mahmut Özdemir (SPD), der die Schirmherrschaft über die neue Anlage übernommen hat, Dr. Norbert Salomon (Abteilungsleiter WS im BMVI) und Schulleiter Klaus Paulus feierlich eröffnet. Özdemir betonte die große europaweite Bedeutung des Ausbildungsstandorts Duisburg für die künftigen Prüfungen zum Schiffsführer am Simulator. Wie im Masterplan Binnenschifffahrt vorgesehen, hat das BMVI die Runderneuerung des Simulators mit 100 % gefördert. Die Anlage ist nun technisch auf einem topaktuellen Stand. Die Erneuerung des Simulators ging einher mit umfangreichen Umbauarbeiten in der Schule, um der neuen Technik ein passendes Umfeld zu geben.

Interview mit Roberto Spranzi zu Verlagerung

BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) hat in der Fachzeitschrift "Verkehrsrundschau" (Ausgabe 16/2021) ein Interview zu Verlagerungsmöglichkeiten von Groß- und Scherlasttransporten auf Wasserstraßen und Schiene gegeben. Spranzi verwies auf Maßnahmen aus dem Abschlussbericht der "AG Verlagerung" (s. unseren Bericht hierzu in diesem Heft), der konkrete Handlungsempfehlungen ausspricht. Roberto Spranzi betonte, es sei das Ziel, dass von den jährlich rund 400.000 Schwertransporten auf der Straße zunächst mindestens 15 % auf die beiden anderen Verkehrsträger verlagert werden.

Lucia Luijten folgt auf Bruno Georges

Die ZKR hat ab 1. November 2021 eine neue Generalsekretärin. Frau Lucia Luijten, Direktorin der Einheit Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, wird das Amt ab diesem Zeitpunkt übernehmen. Ihre Arbeit im niederländischen Ministerium hat sie bereits Anfang Oktober aufgegeben. Lucia Luijten folgt auf Herrn Bruno Georges, der das Amt des ZKR-Generalsekretärs seit dem 1. November 2016 innehatte.

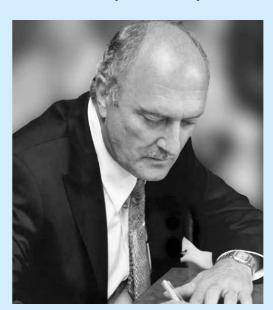


"2G-Regel" auf dem Schulschiff ab 2022

Auf dem Schulschiff "Rhein" wird ab dem 01.01.2022 die sog. "2G-Regel" angewandt. Das bedeutet, dass ungeimpften Schiffsjungen und Schiffsmädchen sowie Teilnehmern an Fortbildungskursen der Zugang zum Schulschiff leider verweigert werden muss. Damit soll für alle anderen Personen, die sich an Bord aufhalten, mehr Sicherheit beim Arbeiten und Wohnen geschaffen werden.

Hans Frank verstorben

Am 5. Juli 2021 ist Hans Frank, Binnenreeder und Eigentümer der Euro Bevrachting Germany GmbH sowie Wiederbegründer der Bayerischer Lloyd AG, unerwartet im Alter von 70 Jahren verstorben. Geboren 1950 in Regensburg, absolvierte Hans Frank eine Ausbildung zum Industriekaufmann bei der 1913 gegründeten Bayerischer Lloyd AG in Regensburg. Er blieb dem Unternehmen lange treu, übernahm die Abteilungsleitung sowie Geschäftsführerpositionen bei verschiedenen Tochtergesellschaften. 1995 wurde die Flotte der Bayerischen Lloyd AG



verkauft und unter der Flagge der DDSG weitergeführt. Nach weiteren Geschäftsführertätigkeiten bei Donau-Transporte Meier (DTM) begann er im Jahr 2001 selbständige unternehmerischen Aktivitäten. Mit der Insolvenzbekanntmachung und der Liquidierung der "Bayerischer Lloyd AG" sicherte sich Hans Frank im Jahr 2008 die Namensrechte "Bayerischer Lloyd". Durch die Übernahme sämtlicher Geschäftsanteile wird Hans Frank 2016 Alleingesellschafter der Euro Bevrachting Germany. Seit 2021 firmieren die Euro Bevrachting Germany, und die SR-Logistik als Bayerischer Lloyd. Seit dem Jahr 2019 ist die Bayerische Lloyd AG Mitglied im BDB. Der BDB wird Hans Frank stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Karl-Heinz Überscheer verstorben

Am 13. August 2021 ist der langjährige Mitarbeiter der Binnenschiffahrt-Verlags GmbH, Karl-Heinz Überscheer, plötzlich und unerwartet verstorben. Karl-Heinz Überscheer war seit 1981 beim Binnenschiffahrts-Verlag eingestellt und arbeitete dort fast 40 Jahre lang als Lagerist. Er übernahm zudem zusätzlich verschiedene Hausmeistertätigkeiten für die im "Haus Rhein" ansässigen Verbände, so auch für den BDB, bis der Verband Anfang 2019 seine neuen Geschäftsräume in der Dammstraße 26 bezog. Der BDB wird Karl-Heinz Überscheer stets ein ehrendes Andenken bewahren.



← Auf dem Schulschiff wird die "2G-Regel" eingeführt

← Karl-Heinz-Überscheer verstarb unerwartet am 13. August



Adressfeld



Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

> Dammstraße 26 47119 Duisburg Tel.: 0203 80006-50 info@binnenschiff.de www.binnenschiff.de